RAJYA SABHA

Friday, the 6th December, 1996 / 15th Agrahayana, 1918 (Saka)

The House met at Eleven of the Clock, **Mr. Chairman** *in the Chair.*

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Derailment of Passenger and Goods Trains

*221. SHRI SURESH PACHOURI: Will the Minister of RALWAYS be pleased to state:

(a) the number of derailments of passenger and goods trains during the first half of the current financial year;

(b) the reasons for such derailments;

(c) the details of the losses due to these derailments;

(d) the steps taken by Government to strengthen the tracks; and

(e) the number of derailments of passenger and goods trains in last six months in Nagpur-Itarsi-Bhopal-New Delhi line and steps taken by Government to strengthen the tracks of this line?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज): (क) से (ङ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) अप्रैल-सितम्बर 1996 के दौरान, यात्री गाड़ियों के पटरी से उतरने की 53 घटनाएं और माल गाड़ियों की 99 घटनाएं हुई।

(ख) पटरी से उतरने की घटनाएं मानवीय विफलता, उपस्कर की खराबी, तोड़-फोड़ और आकस्मिक कारणों से हुई।

(ग) पटरी से उतरने की इन घटनाओं के कारण रेल सम्पत्ति को लगभग 28.19 करोड़ रु. की हानि हुई।

(घ) और (ङ) मई-अक्तूबर 1996 के दौरान नागपुर-इटारसी-भोपाल-नई दिल्ली मार्ग पर माल गाड़ी के पटरी से उतरने की 5 और यात्री गाड़ी के पटरी से उतरने की 4 घटनाएं हुई थी। रेलपथ को, जिसमें नागपुर-इटारसी-भोपाल-नई दिल्ली मार्ग भी शामिल है, सुदृढ़ करने के लिए उठाए गए कुछ कदम इस प्रकार हैं:-

1. 60 कि.ग्रा. भार वाली पटरियों और कंक्रीट के स्लीपरों का उपयोग करके रेलपथ संरचना को अपग्रेड किया जा रहा है।
2. रेल पथ ज्यामिति और रेलपथ की चालन विशेषताओं की मानीटरिंग के लिए परिष्कृत रेलपथ अभिलेखी यानों, दोलन यानों और सुवाह्य त्वरणमापियों का उत्तरोत्तर उपयोग किय जा रहा है।
3. पिछले दो वर्षों के दौरान, 5600 कि.मी. से अधिक लम्बाई में, जिसमें नागपुर-इटारसी-भोपाल-नई दिल्ली खंड के लगभग 263 कि.मी. शामिल हैं, पूरे रेलपथ का नवीकरण किया गया है
4. पटरी और झलाई की खराबियों का नियंत्रण करना और उनकी संख्या में कमी लाना।
5. रेलपथ के अनुरक्षण के लिए, टाई टेम्पिंग और गिट्टी छनाई मशीनों के उपयोग में वृद्धि करना।

श्री सुरेश पचौरी: माननीय सभापति जी, मंत्री जी का उत्तर स्पष्ट नहीं है। यदि हम 1992-93 के रेलवे एक्सीडेंट्स देखें जो 524 हुए उसमें डीरेलमेंट 414 हुआ, 1993-94 के 520 एक्सीडेंट्स में डीरेलमेंट 401 हुआ और 1994-95 में जो 501 एक्सीडेंट्स हुए उसमें डीरेलमेंट 388 हुआ यदि हम। जनवरी, 1996 से 30 जून, 1996 के बीच में टोटल एक्सीडेंट्स देखें जो 222 थे उसमें भी डीरेलमेंट की संख्या 115 निकलती है यानी 70 से 80 प्रतिशत के बीच डीरेलमेंट रेलवे एक्सीडेंट्स का एक कारण होता है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह जानना चाहूंगा कि कुल रेल बजट की कितनी राशि पिछले तीन वर्षों के मुकाबले सेफ्टी मेज़र्ज़ के लिए और ट्रैक रेन्युवल्ज के लिए रखी गई? रेलवे की जो रिफार्म कमेटी है उसकी 1981-82 की रिपोर्ट के मुताबिक यदि हम दूसरे देशों से तुलना करें जो सेफ्टी मेज़र्ज़ के लिए राशि रख गई वह दूसरे देशों में 40 से 50 प्रतिशत के बीच रही जबकि हमारे देश में उस कमेटी की रिपोर्ट के अनुसार मात्र चार से पांच प्रतिशत के बीच में सेफ्टी मेज़र्ज़ के लिए राशि नियत की गई है। मैं आपके माध्यम से यह जानना चाहूंगा कि जब सरकार ने स्वयं स्वीकार किया है कि सेफ्टी मेज़र्ज़ पर्याप्त न होने की वजह से और ट्रैक रेन्यूवल्ज में कुछ कमी की वजह से इतने डीरेलमेंट हो रहा है तो क्या इस राशि में यह बढ़ोतरी करेंगे?

श्री सतपाल महाराज: सभापति जी, जो राशि तय की जाती है वह प्लानिंग कमीशन के द्वारा तय की जाती है और हम लोग प्लानिंग कमीशन को भेजते हैं और प्लानिंग कमीशन उसमें घटाव-जोड़ करने की काम करता है। इस बार भी हमारा जो आगे आने वाला प्लान है उसके लिए हमने पहले 16 हजार 9 सौ करोड़ रुपया मांगा था लेकिन बाद में जब हमने देखा....(**व्यवधान**)....

श्री सुरेश पचौरी: ट्रैक रेन्युवल के लिए?

श्री सतपाल महाराज: यॅस। तो उसमें जब हमने देखा कि यह संभव नहीं हो रहा है तो फिर हमने अब घटा करके 14 हजार 3 सौ करोड़ रुपया किया है। अब इसके बाद हमारे पास में अभी जो टार्गेट है माननीय सदस्य को मालूम है कि जो रेल एक्सीडेंट्स के कारण होते हैं उसमें मेजर करण ट्रैक का होता है और दूसरा मेंटीनेस का होता है 30-30 परसेंट ये दोनों इसके कारण बनते हैं। तो अभी हमने जब नाइन्थ प्लान में देखा कि पांच साल के अंदर में हमारे पास कितने यह ट्रैक हैं जो ट्रैक ओवरएज हो जायेंगे या आउट डेटेड कहिए ये हो जायेंगे तो उसमें 23 हजार 710 किलोमीटर वह होगा जिसके रेन्युवल करने की आवश्यकता होगी। लेकिन हम उसके एवज में यदि यह सारा का सारा पैसा उसमें खर्चा भी करेंगे तो भी 4 हजार किलामीटर रेन्युवल करना बाकी रह जाएगा। इसलिए हमारे सामने लाचारी है और प्लानिंग कमीशन के सामने भी लाचारी होगी क्योंकि उनको भी पूरा देश चलाना पड़ता है। इसलिए ये कारण हैं जिसके कारण हम सारा ट्रैक रेन्युवल नहीं कर पाते हैं और जो राशि की आपने बात कही मैंने वह राशि आपको बतला दी।

श्री सुरेश पचौरी: माननीय सभापति जी, मेरा दूसरा प्रश्न हो उससे पहले मेरा आपसे यह निवेदन है कि मैंने यह प्रश्न किया था कि गत तीन वर्षों में सेफ्टी मेज्र्ज् और ट्रैक रेन्युवल्ज के लिए कुल रेलवे बजट की कितनी प्रतिशत राशि रखी गई थी जिसका उत्तर नहीं है, लेकिन इसके अतिरिक्त मैं अपना दूसरा सप्लीमेंटरी पूछना चाहूंगा, जैसा मंत्री जी ने स्वयं स्वीकार किया है।

नागपुर, इटारसी, भोपाल और नई दिल्ली के बीच में जो मालगाड़ियां और यात्री गाड़ियां हैं, उन का डिरेलमेंट बढ़ा है और 5 यात्री गाड़ियों और 4 माल गाड़ियों का डिरेलमेंट हुआ। अब जिन कदमों को उठाने का उल्लेख माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में किया है, मैं आप के माध्यम से जानना चाहूंगा कि उन कदमों को उठाने के ऊपर कितनी राशि खर्च होगी? क्या यह राशि स्वीकृत की जा चुकी है और इन कदमों को मूर्त रूप देने में कितना समय लगेगा अर्थात् क्या मंत्रालय ने इस के लिए कोई टाइम-बाउंड एक्शन-प्लान तैयार किया है? यदि किया है तो उस का विवरण क्या है?

रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान: सभापति जी माननीय सदस्य खर्च की राशि का विवरण जानना चाहते हैं। पिछले 4 वर्षों की जानकारी मेरे पास है। वर्ष 1991-92 में 1333 करोड़ खर्च हुआ, 1992-93 में 1342 करोड़ खर्च हुआ, 1993-94 में 1301 करोड़ हुआ, 1994-95 में 1448 करोड़ और 1995-96 में 1553 करोड़ रुपया खर्च हुआ है। फिर माननीय सदस्य ने इटारसी मार्ग के संबंध में पूछा है। इस का विवरण हम ने मूल प्रश्न के जवाब के दिया है। लेकिन असल में जो सब से अहम मुद्दा हमारे सामने है वह यह है कि जो एक्सीडेंट्स होते हैं और एक्सीडेंट प्रोन एरिया जिस को कहा जाता है, उस में अभी जो इम्पोर्टेंट रूट है, इस में हम ने पिछली पंचवर्षीय योजना के दौरान लक्ष्य लगाया है कि उस रूट में एक्सीडेंट बिल्कुल जीरो पर पहुंच जाएंगा। सभापति जी, यह हमारे लिए संतोष की बात है कि डिरेलमेंट की घटनाएं भी कम हुई हैं, लेकिन प्रॉब्लम यह है कि कुछेक घटनाएं ऐसी होती है जिस में हमारे बलबूते से बाहर की चीज होती है और हम कुछ नहीं कर सकते हैं, जैसे कि सैबोटेज की घटना है। उस में हम हुछ नहीं कर पाते हैं। कहीं और कारण से कुछ एक्सीडेंट्स होते हैं या डिरेलमेंट होता है। महोदय, जब से हम मिनिस्टर बने हैं हम ने कोशिश की है और माननीय सदस्य को मालूम है कि पिछले 6 महीनों में अभी तक जो एक्सीडेंट्स हुए हैं उस में केवल 3 पैसेंजर्स मरे हैं जबकि पहले यह घटनाएं काफी तेजी से घट रही थीं। इस में जहां तक रेलवे कर्मचारी का सवाल है, हम उनके ऊपर कड़ाई कर के, प्रेम से, साम-दाम-दण्ड-विवेक या जो भी शासन के पास नीति होती है, उस के द्वारा हम उन को काबू करने की कोशिश कर रहे हैं। जो हमारे बलबूते की चीज है, उस में जो दूसरे संबंधित मंत्रालय या स्टेट गवर्नमेंट्स होती हैं, उन से भी हम बातचीत कर रहे हैं। अभी कुछ दिन पहले सेफ्टी मेजर्स के ऊपर स्टेट के डी॰जी॰/डी॰जी॰ आर॰पी॰एफ॰ के साथ बातचीत की है। माननीय सदस्य को यह मालूम है कि जी॰आर॰पी॰ हमारे जिम्मे नहीं होती है, वह स्टेट गवर्नमेंट के जिम्मे होती है और भी बहुत सी घटनाएं घटित होती हैं। कहीं फिश प्लेट उखाड़ दी जाती है, कहीं और कुछ हो जाता है जिन के करण भी काफी घटनाएं घट रही है। इस के लिए हम ने पिछले दिनों बैठक बुलायी थी और हम राज्य सरकार से भी मामला टेकअप कर रहे हैं।

जहां आप का नागपुर, इटारसी, भोपाल और नई दिल्ली खण्ड का सवाल है, उस में माननीय सदस्य को जवाब में बतलाया है कि पिछले दो वर्षों के दौरान 5600 किलोमीटर से अधिक लंबाई में नागपुर, इटारसी, भोपाल, नई दिल्ली खण्ड के लगभग 263 किलोमीटर शामिल हैं, पूरे रेल-पथ का नवीनीकरण किया गया है और मैं समझता हूं कि विभिन्न जो कारण हैं जिन से घटनाएं घटती हैं, उन के ऊपर हम हर-संभव प्रयास कर रहे हैं।

SHRI SANATAN BISI: Sir, I would like to know whether the physical and financial progress under the Plan head 'track renewals' has been satisfactory or not.

श्री राम विलास पासवान: सभापति जी, मैं ने कहा कि यदि सेटिस्फैक्ट्री का सवाल है तो जो अति-आवश्यक है, उस को हम ने किया है, लेकिन जहां तक सेटिफैक्ट्री का सवाल है, मैं नहीं कह सकता हूं कि स्थिति पूर्ण रूप से सेटिस्फैक्ट्री है और यह भी मैं नहीं कह सकता हूं कि अगली पंचवर्षीय योजना में भी पूर्ण रूप से सेटिसफैक्ट्री होगी।

श्री राघवजी: माननीय सभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या पिछले 6 महीने में रेल की दुर्घनाएं बढ़ी हैं? यह दुर्घटनाएं इतनी बढ़ी हैं कि रेल यात्री अब भयभीत होने लगे हैं रेल में यात्रा करने में। मध्य रेलवे में तो सर्वाधिक दुर्घटनाएं हुई हैं। हर पांच दुर्घटनाओं में एक दुर्घटना मध्य रेलवे की है। आश्चर्य की बात तो यह है कि मध्य रेलवे, नॉर्दर्न रेलवे और वेस्टर्न रेलवे, इन तीनों में जनरल मैनेजर के पद छह-छह महीनों से खाली पड़े रहे। यह भी एक बड़ा कारण हो सकता है, जो यह सारी दुर्घटनाएं हुई हैं। एक दुर्घटना तो ऐसी हुई कि पुल टूट गया और पूरी की पूरी रेलगाड़ी नदी में गिर गई। इस प्रकार जो यह दुर्घटनाएं घट रही हैं, तो मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि मानवीय आधार से कितनी दुर्घटनाएं हुई हैं, ट्रेक की खराबी के कारण कितनी दुर्घनाएं हुई हैं, मशीनरी खराबी से और सेबोटेज से कितनी दुर्घटनाएं हुई हैं? इन चार हेड्स में परसेंटेज-वाइज़ बताने का कष्ट करें कितनी कितनी दुर्घटनाएं हुई हैं और अब इन दुर्घनाओं को रोकने के लिए और रिक्त पद भरने के लिए आप क्या कार्यवाही करने जा रहे हैं?

श्री राम विलास पासवान: माननीय सभापति जी, माननीय सदस्य का जो पहला प्रश्न है, मैं समझता हूं कि वह सही नहीं है। पिछले 6 महीनों के दरमियान पैसेंजर जो मरे हैं, वह 3 मरे हैं और 82 घायल हुए हैं। यह 6 महीने का मेरा पीरिएड रहा है अगर आप अप्रैल से कहेंगे तो अप्रैल से लेकर के अभी तक 8 महीने के अंदर 49 यात्री मरे हैं और 134 घायल हुए हैं। यदि आप कहेंगे तो मेरे पास यह आंकड़ा भी है कि कौन कौन साल में कितने मरे है, 1991-92 से लेकर 1996-97 तक का मेरे पास पूरी की पूरी डिटेल है, समय बर्बाद न हो, इसलिए सदन के पटल पर भी मैं रखने को तैयार हूं। यहां आपने कहा है कि इसमें कितनी कितनी कैसे दुर्घटना हुई, तो पिछले वर्ष 188 की तुलना में चालू 8 महीना में अप्रैल-नवंबर, 1996 के दौरान गाड़ी पटरी से उतरने की 187 दुर्घटनाएं हुई हैं, अप्रैल-सितंबर, 1996 के 6 महीने के दौरान गाड़ी पटरी से उतरने की 152 दुर्घटनाएं हुई हैं, जबकि पिछले वर्ष इसी अवधि में 145 हुई थीं। इसके अलावा जो आपने 1995-96 का अलग अलग भी मांगा है, तो इसमें इंजीनियरिंग कारणों से जो दुर्घटनाएं घटी है वह 79 हैं, यांत्रिकीय कारण से 69 हैं, जो यातायात संबंधी कारण है उसके कारण 8 हैं, जो ड्रायवर के कारण हैं वह 29, तोड़फोड़ के कारण जो हैं वह हैं 16, आकस्मिक हैं 11 और मिलीजुली जिम्मेदारी जो हैं वह 55 हैं।

श्री राघवजी: जो रिक्त महत्वपूर्ण पद हैं, वह भर दिए गए हैं या नहीं?

श्री राम विलास पासवान: सर, सारे के सारे, जो 6 नए जोन खुले हैं, जो 9 पुराने जोन थे और जो 2 और खाली थे, यानि जो 17 जनरल मैनेजर के पद थे वह 17 के 17 जनरल मैनेजर के पद भर दिए गए हैं।

श्री गया सिंह: आदरणीय सभापति महोदय, मंत्री जी जो जवाब दे रहे हैं, मैं उनसे संतुष्ट हूं। मैं सिर्फ एक सवाल करना चाहता हूं कि पिछले एक साल में या पिछले पांच साल में जो पटरी से उतरने या ट्रेक की खराबी के कारण एक्सीडेंट हुए हैं, क्या मंत्री जी ने उसकी जांच करवाई है कि पहले जो लकड़ो की पटरी बना रहे थे, स्लीपर. अब हम सीमेंट के बना रहे हैं, कन्क्रीट के बना रहे हैं, जिसकी क्वालिटी बहुत खराब है? क्या जो पीछे पांच साल के अंदर इतने सारे घोटाले हुए हैं, रेलवे के अंदर भी इस तरह से क्वालिटी अच्छी नहीं हुई और ठेकेदारों और दूसरों लोगों ने कोई गड़बड़ी की है? क्या इस ओर भी ध्यान देंगे? आप उसकी जांच करवा सकते हैं ताकि भविष्य में एक्सीडेंट कम हो सकें।

श्री राम विलास पासवान: सभापति जी, हमारे पास जो टोटल 28,000 किलोमीटर है कन्क्रीट का है, 20,000 किलोमीटर है तो लोहे का है और 2,000 किलोमीटर जो है वह लकड़ी का है। यह माना जाता है कि जो कन्क्रीट

और लोहा है वह अच्छा है लकड़ी के बनिस्बत और हमारे देश के लिए खासकर यहां पर्यावरण का मामला है, जहां सारा का सारा पर्यावरण के ऊपर ध्यान दिया जा रहा है तो उससे काफी जो लकड़ी की कटाई होती थी वह बचेगी और पर्यावरण से लेकर और भी चीजें उसमें आती थीं।

जहां तक कंक्रीट का सवाल है, अभी दो-तीन तरह के ट्रेक हमारे पास हैं पहले जो थे वे 90 पाउंड के ट्रेक होते थे, फिर उसको बढ़ाकर 52 के०जी० किया गया और अब वह 60 के०जी० का हो गया है। यह जो 60 के०जी० का हुआ है, इससे यह माना जा रहा है कि ये सारी घटनाएं होती हैं, इनसे उनमें कमी आएगी और मैं समझता हूं कि कमी आ भी रही हैं।

विपक्ष के नेता (श्री सिकन्दर बख्त) मैं उम्मीद करता हूं कि मैं मिनिस्टर साहब को ग़ालिबन गलत समझा होऊंगा। सूरेश पचौरी साहब के ओरिजिनल सवाल के जवाब में मिनिस्टर साहब ने कहा कि ट्रेक रिन्यूअल में कमी आ रही है, प्लान ऐलोकेशन कम है आपके पास और जितना ऐलोकेशन है, उसमें से हम पूरा रुपया ट्रेक रिन्यूअल में सर्व नहीं कर सकते है। तो अगर यह वाक्या है कि ट्रेक रिन्यूअल आप कर नहीं पा रहे है तो क्या आप इंसानी जिंदगी को खतरे में डाल रहे हैं या नहीं, यह बता दीजिए मुझे?

†[शरी सिकन्दर बख्त: मैं उम्मीद करता हूं कि मंत्री साहब को ग़ालिबन गलत समझा होऊंगा। सुरेश पचौरी साहब के ओरिजिनल सवाल के जवाब में माननीय मंत्री साहब ने कहा कि ट्रेक रिन्यूअल में कमी आ रही है, प्लान ऐलोकेशन कम है आपके पास और जितना ऐलोकेशन है, उसमें से हम पूरा रुपया ट्रेक रिन्यूअल में सर्व नहीं कर सकते है। तो अगर यह वाक्या है कि ट्रेक रिन्यूअल आप कर नहीं पा रहे है तो क्या आप इंसानी जिंदगी को खतरे में डाल रहे हैं या नहीं, यह बता दीजिए मुझे।]

श्री राम विलास पासवान: नहीं, इससे इंसानी ज़िंदगी खतरे में नहीं है। खतरे की इसके कारण घटनाएं घट सकती हैं और उनको रोकने का हर संभव प्रयास किया जा रहा है।

श्री सिकन्दर बख्त: मैं सिर्फ रिन्युअल की बात कर रहा हूं।

†[शरी सिकन्दर बख्त: मैं सिर्फ रिन्यूअल की बात कर रहा हूं।]

श्री राम विलास पासवान: रिन्यूअल की बात ही मैं बता रहा हूं। रिन्यूअल नहीं होने से, यह नहीं है कि रिन्यूअल नहीं होगा तो एक्सीडेंट होगा। ....(**व्यवधान**)....

श्री सिकन्दर बख्त: पॉसिब्लिटीज़ तो होगी न भाई।

†[शरी सिकन्दर बख्त: पासिबलिटीज़ तो होंगी न भाई।]

श्री राम विलास पासवान: मैं कहता हूं कि दूसरी कंट्री में गाड़ी चलती है 260 किलोमीटर की स्पीड से और हमारे यहां गाड़ी चलती है 60 किलामीटर की स्पीड से उनके यहां 260 की स्पीड से इसलिए चलती है क्योंकि उनके यहां सारे का सारा इन्फ्रास्ट्रक्चर, सारी चीज तैयार रहती है। हमारे यहां भी वह सारी चीजें मौजूद हैं और अगर हम भी फेन्सिंग कर दें, कहीं जानवर न जाए, कहीं ट्रेक के ऊपर कोई दूसरी चीज न आए तो हम भी स्पीड को बढ़ा सकते हैं। तो जहां तक घटनाओं और दुर्घटनाओं की बात है, तो दुर्घटनाएं इन कारणों से होती हैं। यह नहीं है कि हम ट्रेक का रिन्यूअल नहीं कर पा रहे हैं, इसके कारण डिरेलमेंट होता हैं। ट्रेक का रिन्यूअल हो जाएगा तो हम सेल्फ कांफिडेंस के साथ, अच्छे के साथ हम कह सकते हैं कि हमने उस घटना को रोक लिया है।

SHRI SIKANDER BAKHT: I am sorry, Sir. My question is this. Can the lack of renewal of track prove dangerous to human life or not?

मैं बहुत सीधी बात कर रहा हूं, कम हो रहे हैं, ज्यादा हो रहे हैं, उसकी बहस नहीं है और उसके बाद अगर वाक्या यह है कि ट्रेक रिन्यूअल का न होना इंसानी ज़िंदगी

†[ ]Translitration in Arabic Script.

के लिए खतरा है तो हमको अपनी प्रियारिटीज़ बदलनी चाहिए, सबसे पहले ट्रेक को रिन्यू करना चाहिए।

†[شری سکندر بخت : میں بہت سیدھی بات کر رہا ہوں۔ کم ہو رہے ہیں زیادہ ہو رہے ہیں۔ اسکی بحث نہیں ہے۔ اور اسکے بعد اگر واقعی یہ ہے کہ ٹرین ریلوول کا نہ ہونا انسانی زندگی کیلئے خطرہ ہے۔ تو ہم کو اپنی پریارٹیز بدلنی چاہیئں۔ سب سے پہلے ٹریک کو ریپیو کرنا چاہیئے۔]

श्री राम विलास पासवान: बख्त साहब, मैं आपसे बिल्कुल सहमत हूं। मैं वही कह रहा हूं कि अगर हमको रेलवे को चुस्त-दूरूस्त करना है तो ट्रेक का भी हमें बिल्कुल रिन्यूअल करना पड़ेगा और ट्रेक रिन्यूअल के साथ-साथ जो ओवर ऐज डिब्बे हैं, उनको भी बदलना पड़ेगा। मैंने कहा है कि जो रख-रखाव है, डिब्बे भी ओवर ऐज हैं, 30 परसेंट जो हमारे मीटर गेज के डिब्बे है और 10 से 15 परसेंट जो सुपर फास्ट ट्रेन्स हैं, जो राजधानी और शताब्दी जैसी गाड़ियां हैं, इन गाड़ियों के डिब्बे भी ओवर ऐज हैं, जिनको हमें नही लगाना चाहिए। लेकिन यदि हम इन 30 और 10, 40 परसेंट डिब्बों को हटा देंगे तो हमको एक तिहाई गाड़ियों को तुरंत बंद करना पड़ेगा। अगर हम एक तिहाई गाड़ियों को बंद करेंगे तो चारों तरफ हाहाकार मचेगा क्योंकि रोज़ नई गाड़ियों की मांग हो रही है। इसलिए लाचारी में हमको उनको लगाना पड़ता है और उसके कारण एक्सीडेंट होता है। जो बात आप कह रहे हैं उससे मैं बिल्कुल सहमत हूं लेकिन हमारे सामने कोई चारा भी नहीं है। सारे के सारे ट्रेक का, हम सदन में आश्वासन दे दें, रिन्यूअल हो जाएगा या सारे के सारे ओवर ऐज डिब्बे जो हैं, उनकी जगह हम नए डिब्बे लगा देंगे, यह एक मुश्किल काम है।

*222. [*The questioner (Shri Anantray Devshankar Dave) was absent. For answer, vide col. 28 infra*].

†[ ]Translation in Arabic Script.

*223. [***The questioners (Shri Satish Pradhan and Vayalar Ravi) were absent. For answer, vide col. 29 infra.***]

MR. CHAIRMAN: Question No. 224.

Electrification of Vijayawada—Visakhapatnam Rail Line

*224. DR. ALLADI P. RAJKUMAR:
DR. Y. LAKSHMI PRASAD:†

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether the electrification work has been undertaken between Vijayawada & Visakhapatnam; and

(b) if so, by when the work is likely to be completed?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज): (क) जी हाँ।

(ख) विजयबाड़ा से विशाखापत्तनम तक के समूचे खंड के विद्युतीकरण के कार्य को मार्च 1997 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य है।

SHRI YERRA NARAYANASWAMY: Mr. Chairman. Sir, in the South Central Railway Coromandal Railway line between Vijayawada and Visakhapatnam, electrification is going on. I visited one or two spots myself and found that the electrification work which is going on there, is substandard. At the same time, I would like to inform you that the track between Rajahmundry and Vijayawada is very weak and derailments are taking place frequently. Every year near Nidadavolu, which is a junction, derailments are taking place frequently. Recently, a train carrying petroleum products from Vijayawada to Hyderabad derailed at Nidadavolu, hitting the cabin and a big fire broke out there. In spite of repeated derailments, the Railways have not taken any steps to remedy the situation. I would like to know from the hon. Minister what particular action he is going to take to avoid frequent derailments.

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान): सभापति महोदय, माननीय सदस्य ने शिकायत की है कि विद्युतीकरण में सब-सटैंडर्ड मैटीरियल का प्रयोग किया जा रहा है। मैं माननीय सदस्य को विश्वास दिलाता हूं कि

†The question was actually asked on the floor of the House by Dr. Y. Lakshmi Prasad.